ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 32.461/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par la Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports, le 30 octobre 2001, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra-légers motorisés", a donné le 21 octobre 2002 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 32.461/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 30 oktober 2001 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer verzocht haar van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden voor de toelating tot het luchtverkeer van ultralichte motorluchtvaartuigen", heeft op 21 oktober 2002 het volgende advies gegeven :

OBSERVATIONS GENERALES

1. Pour plus de clarté, le projet, qui comporte soixante-deux articles, gagnerait à être divisé en chapitres, en évitant les subdivisions excessives et en veillant à la succession logique des dispositions [1] .

Il est suggéré à l'auteur du projet d'adopter la structure suivante :

Chapitre premier - Définitions et généralités (articles 1er et 2)

Il est suggéré de reproduire dans ce chapitre premier l'article 29 du projet.

Chapitre II - Enregistrement (articles 3 à 19)

Chapitre III - Navigabilité (articles 20 à 28)

Chapitre IV - Pilotage (articles 30 à 49)

Chapitre V - Aires d'atterrissage (articles 50 et 51)

Chapitre VI - Evolutions (articles 52 et 53)

Chapitre VII - Exploitation commerciale (articles 54 et 55)

Chapitre VIII - Dispositions diverses, abrogatoires et transitoires (articles 56 à 62)

2. Plusieurs dispositions du projet délèguent au Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique, à son délégué ou au directeur général de l'administration

---

(1) Par exemple, l'article10, qui concerne la délivrance du certificat d'enregistrement, trouverait mieux sa place avant l'actuel article 9, qui a pour objet la modification ultérieure des conditions de l'enregistrement.

.../...

de l'aéronautique, certains aspects du pouvoir réglementaire conféré au Roi par les articles 2 et 5 de la loi du 27 juin 1937 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra-légers motorisés. D'autres dispositions confèrent un pouvoir de décision individuelle à ces mêmes autorités.

Si la Constitution, notamment par ses articles 37, 105 et 108, ne reconnaît expressément un pouvoir réglementaire qu'au Roi, une délégation de ce pouvoir à un ministre est admissible, en raison notamment de la responsabilité politique assumée par celui-ci devant la Chambre des représentants, si elle ne porte pas sur l'essence même du pouvoir attribué ou reconnu au Roi et qu'elle concerne des aspects accessoires ou secondaires ou encore des mesures d'exécution de principes fixés par le Roi. Ce faisant, il n'est pas porté atteinte au principe d'unité du pouvoir réglementaire, qui est un des aspects de l'unicité du pouvoir exécutif lui-même.

Les délégations consenties au ministre par le projet répondent à ces conditions et sont donc en l'espèce admissibles.

Les agents de l'administration ne répondent pas politiquement de leurs actes devant les représentants de la Nation et l'attribution de compétences réglementaires qui leur serait faite porte atteinte à l'unicité du pouvoir réglementaire. Une subdélégation à ces autorités n'est donc en principe pas admissible. Compte tenu toutefois du pouvoir hiérarchique exercé par le ministre sur son administration, une telle attribution ne peut exceptionnellement être admise que si elle concerne la détermination de mesures de pure administration ou de nature essentiellement technique; ces mesures doivent être d'une nature telle que leur adoption n'emporte pas d'appréciation politique quant aux options qu'elles contiennent et qu'elles mettent en oeuvre les principes préalablement arrêtés par les normes de niveau supérieur.

Eu égard à ces principes, sous la réserve d'explications complémentaires de nature technique dont le Conseil d'Etat ne dispose pas, les attributions de compétences faites au délégué du ministre par les articles 16 (fixation du groupe de trois chiffres ou combinaison de trois lettres et chiffres pour la marque de l'enregistrement), 17

(emplacement, dimensions et caractères de la marque d'enregistrement), 21, § 3 (en tant qu'il concerne le contenu du dossier technique et la forme du certificat de conformité), 44 (organisation des examens) et 49 (désignation des agents chargés de la réception du livret d'entretien et des documents de bord) du projet sont admissibles; elles sont excessives aux articles 21, § 3 (en tant qu'il charge le délégué du ministre de fixer les procédures), 29, alinéa 2 (forme des documents devant se trouver à bord des aéronefs), et 51, § 1er, 6° (marquage de la piste d'atterrissage), § 3, alinéa 2, (conditions d'exercice des fonctions de commandant d'aérodrome et de commandant suppléant) et § 5 (modalités de tenue d'un registre de vol).

L'attribution d'un pouvoir de décision individuelle à des agents de l'administration obéit aux mêmes règles que celles qui ont été rappelées ci-dessus. Compte tenu toutefois de ce que, par leur nature même, les compétences ainsi attribuées ont une ampleur moindre que celles qui relèvent du pouvoir réglementaire, leur attribution à un agent subordonné est admissible dans une plus grande mesure. Afin de sauvegarder les principes d'unité du pouvoir exécutif et ceux qui découlent de la responsabilité politique des ministres devant la Chambre des représentants, il y a lieu alors, en règle, de permettre au ministre, saisi le cas échéant d'un recours, de réformer les actes pris par ses subordonnés.

Au regard des principes qui viennent d'être rappelés, sauf en tant qu'ils ne prévoient pas un pareil pouvoir de réformation pour le ministre, les articles 4 et 8 (enregistrement des aéronefs), 11 (remplacement du certificat d'enregistrement), 20, § 3 (délivrance de l'autorisation restreinte de circulation et de l'autorisation provisoire de vol), 47, alinéa 1er, (délivrance des autorisations d'entraînement et de pilotage et des qualifications) peuvent être admis en tant qu'ils attribuent un pouvoir de décision individuelle à des agents délégués par le ministre.

Eu égard au pouvoir de sanction qu'ils peuvent conférer à ces agents, les articles 14 (radiation de l'enregistrement), 28 (retrait de l'autorisation restreinte de circulation et de l'autorisation de type) et 47, alinéa 2, (retrait des autorisations d'entraînement et de pilotage et des qualifications) ne peuvent en revanche être admis en l'état. Le

cas échéant, l'arrêté en projet pourrait conférer un pouvoir de décision en cas d'urgence à l'agent délégué, sous la réserve d'une procédure rapide de confirmation devant le ministre.

En ce qui concerne l'article 51, § 3, qui habilite le directeur général de l'administration de l'aéronautique à "désigner" le commandant d'aérodrome et son suppléant, cette attribution, qui ne vise en réalité que la reconnaissance d'une fonction conférée par l'exploitant, est admissible. En revanche, outre les motifs exposés ci-avant et sous la même réserve, cette délégation, en tant qu'à l'alinéa 3 de la même disposition, elle vise le retrait de la désignation et autorise même une subdélégation consentie par le directeur général, est excessive.

Le projet doit être adapté en tenant compte des observations qui précèdent.

3. Lorsque l'autorité peut prendre une sanction affectant gravement les intérêts d'un administré, celui-ci doit être invité à faire valoir son point de vue avant que la décision définitive soit prise. Le cas échéant, en cas d'urgence, des mesures de sûreté peuvent être prise préalablement à toute audition, mais alors sous la réserve d'un réexamen ultérieur assorti de la formalité.

Les sanctions prévues aux articles 14, 28, 47, alinéa 2, et 51, § 3, précités, doivent être précédées d'une pareille procédure; le projet doit être complété sur ce point.

OBSERVATIONS PARTICULIERES

Dispositif

.../...

Article 1er

En ce qui concerne la définition de l'aéronef ultra-léger motorisé,

- il y a lieu de remplacer les mots "avion ou amphibie" par les mots "avion terrestre ou avion amphibie";

- il y a lieu d'écrire, en s'inspirant de la suggestion faite par le fonctionnaire délégué :

"(...) et dont la masse maximale autorisée au décollage ne dépasse pas :

1° pour les avions terrestres : 300 kg pour les monoplaces et 450 kg pour les biplaces;

2° pour les avions amphibies ou montés sur flotteurs : 300 kg pour les monoplaces et 495 kg pour les biplaces.

Les avions montés sur flotteurs, lorsqu'ils sont capables d'opérer aussi bien comme avions terrestres que sur flotteurs, restent sous les limites des masses maximales autorisées au décollage fixées aux 1° et 2° ci-dessus selon qu'ils opèrent comme avions terrestres ou sur flotteurs.

Ne sont pas compris dans cette définition, les aéronefs à voilure rotative et les aéronefs à décollage à pieds.".

Article 2

1. Cet article dispose que :

"Les articles 2 à 42 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne ne sont pas applicables aux aéronefs ultra-légers motorisés si les conditions fixées par le présent arrêté sont réunies.".

Il convient d'indiquer de manière plus précise ce que l'auteur du projet entend par "conditions fixées par le présent arrêté". L'on suppose que l'auteur du projet a voulu indiquer que si un aéronef répond à la définition et aux caractéristiques techniques d'un aéronef ultra-léger motorisé, il sera soumis uniquement à l'arrêté en projet et non à celui du 15 mars 1954, précité. Si, par contre, l'aéronef ne répond pas à la définition d'un aéronef ultra-léger motorisé ou s'il a subi des modifications qui en changent la nature, il sera soumis à l'arrêté du 15 mars 1954, précité.

Article 4

1. La section de législation n'aperçoit pas la différence qui existerait entre l'autorisation d'enregistrer et l'enregistrement; dès lors aux paragraphes 2 et 3, il vaut mieux écrire :

"Peuvent être enregistrés par le ministre (...) ou par son délégué (...).".

2. Pour mieux rencontrer les catégories découlant de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, il y a lieu d'écrire, au paragraphe 3, 3° :

"(...) admis ou autorisés à séjourner ou à s'établir dans le royaume (...);".

Article 8

1. Il convient de mentionner expressément les conditions à remplir pour qu'un aéronef ultra-léger motorisé puisse être enregistré. Cette question est distincte de la production des pièces prouvant le respect de ces conditions.

2. Le paragraphe 2, 1°, mentionne "la marque et le modèle de l'aéronef ultra-léger motorisé, tels que reconnus par la direction technique de l'administration de ²l'aéronautique (...)".

Selon le fonctionnaire délégué, la notion de "reconnaissance" renvoie, en réalité, à la notion "d'autorisation de type" visée à l'article 21. Il suggère dès lors d'écrire :

"1° la marque et le modèle de l'aéronef ultra-léger motorisé, tels que repris dans l'autorisation de type visée à l'article 21, ainsi que l'année de sa construction et son numéro de série.".

3. Au paragraphe 2, 3°, la section de législation n'aperçoit pas la pertinence de la mention relative à la "profession", qu'il y a donc lieu d'omettre.

Par ailleurs, il y a lieu d'écrire, dans la version française,

"(...) et porte également, pour chacune de ces personnes, les données énumérées ci-dessus.".

4. Le paragraphe 3, 4°, a), dispose que la demande d'enregistrement doit être accompagnée "d'une attestation délivrée par l'administration des douanes belges certifiant qu'il n'existe aucune objection, au point de vue douanier et/ou fiscal, à immatriculer l'aéronef".

Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas la justification de cette disposition pour les aéronefs provenant d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'Accord sur l'Espace économique européen. En effet, pour de tels aéronefs, il n'existe plus de droits de douane. Quant à la législation fiscale, si l'auteur du projet entend faire du respect de la législation fiscale étrangère une condition d'immatriculation, il convient de s'en reporter aux documents qui seraient établis par les administrations fiscales étrangères [(2)].

Article 10

Il convient de préciser à qui est délivré le certificat, spécialement lorsque plusieurs personnes ont des droits sur l'aéronef.

Article 12

1. La phrase liminaire ne doit pas viser "le certificat" mais bien "l'enregistrement"; elle pourrait être rédigée comme suit :

"L'enregistrement prend fin :".

---

(2) Voir en ce sens l'observation 2 de l'avis circonstancié de la Commission européenne.

2. Il convient de préciser quels sont "les droits du titulaire du certificat" qu'entend viser le projet. L'on suppose qu'il s'agit des droits (de propriété ou d'usufruit) sur l'aéronef. Cela implique que l'enregistrement d'un aéronef est personnel et non réel.

Article 14

1. Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas pour quelle raison les enregistrements effectués sur le fondement de l'article 4, § 3, ne sont pas visés.

2. Il n'y a pas lieu de prévoir que "la décision doit être motivée", cette obligation résultant déjà de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

Article 19

Cet article impose notamment la mention de la "marque" sur le fuselage de l'aéronef. Selon le fonctionnaire délégué, il ne s'agit pas de la marque d'enregistrement mais de la marque de l'appareil. Comme suggéré par le fonctionnaire délégué, il y a lieu d'écrire :

"(...) sur laquelle sont gravés la marque visée à l'article 8, § 2, 1°, son modèle et son numéro de série.".

Articles 20, 21 et 22

1. Les articles 20 et 21 manquent de clarté. Dans un rapport du 21 septembre 2001 adressé à la Commission européenne, l'auteur du projet décrit de manière beaucoup plus claire que le texte en projet les règles relatives à l'admission à la circulation aérienne.

.../...

De ce rapport et des explications fournies par le fonctionnaire délégué, il résulte que? pour être admis à la circulation aérienne, un aéronef ultra-léger motorisé doit notamment être apte au vol, c'est-à-dire correspondre à un modèle d'appareil ayant fait l'objet d'une autorisation de type.

Comme déjà mentionné dans l'observation générale 1, il convient de grouper l'ensemble des règles concernant l'autorisation de type. Il y a lieu de préciser notamment à quelles conditions cette autorisation est délivrée et retirée, qui peut la demander ainsi que les règles relatives à la reconnaissance des conditions, contrôles et attestations en vigueur dans un autre pays de l'Union européenne ou dans un pays qui est partie à l'Accord sur l'Espace économique européen. Dans le projet, certaines règles relatives à l'autorisation de type se trouvent aux articles 21, §§ 1er et 3 (pour partie), 27 et 28, alinéa 2.

Il n'apparaît pas du projet si les conditions d'obtention de l'autorisation de type seront fixées par le ministre dans le dossier technique visé à l'article 21, § 3 (3), ou si ces conditions sont tout ou partie des conditions techniques figurant aux articles 22 à 26 (4) du projet. Il convient, dès lors, de rédiger le projet de manière plus claire.

2. Il y a lieu également de grouper les dispositions consacrées à l'aptitude au vol, figurant aux articles 20, §§ 1er et 3, 21, § 2 et 21, § 3 (en partie).

3. Selon le fonctionnaire délégué, ce qui est constaté par une autorisation restreinte de circulation aérienne, c'est l'aptitude au vol et non l'admission à la circulation aérienne qui "n'intervient qu'après, lorsque l'aéronef est reconnu comme étant «apte» au vol, qu'il est enregistré, qu'il est muni de tous les documents requis, que son pilote est

---

(3) En principe, habiliter le ministre à fixer le contenu du dossier technique revient uniquement à lui confier le pouvoir de déterminer quels documents doivent se trouver dans ce dossier.

(4) Certaines de ces conditions, relatives à l'entretien de l'aéronef ultra-léger motorisé ne peuvent concerner l'autorisation de type qui, par définition, est accordée avant que l'aéronef ne soit utilisé à grande échelle.

détenteur des autorisations nécessaires, etc.". L'admission à la circulation aérienne est donc une question distincte, qui, comme mentionné dans l'observation générale 1, trouvera sa place dans un autre chapitre. Le projet doit être adapté en conséquence.

4. L'article 20, § 2, mentionne "une autorisation provisoire de vol dite laissez-passer de navigation". Il convient que le projet précise ce qu'est exactement cette autorisation provisoire de vol et quelles sont les conditions pour l'obtenir.

Article 23

Pris au pied de la lettre, le texte en projet implique que les "pièces d'origine" ne pourraient être remplacées.

Par ailleurs, la disposition ne pourrait avoir pour effet de confier au fabricant un monopole dans la fabrication ou la distribution de certaines pièces de l'appareil.

La disposition doit être revue à la lumière de cette observation.

Article 24

Selon le fonctionnaire délégué, le 6° concerne "tous les instruments définis par le fabricant comme obligatoires pour l'utilisation du type d'appareil". Il convient de reproduire cette formulation dans le projet. A défaut, le 6° ne permettrait pas de connaître avec précision l'équipement minimal qui doit être installé à bord de l'aéronef, ce qui ne peut être admis, et ce d'autant plus que le non respect des dispositions de l'arrêté est sanctionné pénalement.

La même observation vaut pour l'article 25, 4°.

Article 27

1. Il y a lieu d'écrire :

"(...) légalement fabriqué ou commercialisé dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou dans un Etat partie contractante à l'Accord sur l'Espace économique européen (...).".

2. Au 2°, il y a lieu de préciser de qui les organismes agréés doivent être indépendants. Ne faut-il pas également viser les certificats d'essai délivrés non pas par des organismes agréés mais par des autorités publiques ?

Article 30

Si telle est bien l'intention de l'auteur du projet, il serait plus clair de rédiger l'alinéa 1er comme suit :

"Nul ne peut s'entraîner sur un aéronef ultra-léger motorisé s'il n'est titulaire d'une autorisation d'entraînement. Nul ne peut piloter un aéronef ultra-léger motorisé s'il n'est titulaire d'une autorisation de pilotage faisant état de la qualification requise pour le groupe auquel appartient cet aéronef.".

Les articles 34 et 35 doivent être fusionnés et rédigés comme suit :

"Les groupes d'aéronefs ultra-légers motorisés visés à l'article 30 sont les suivants : (...).".

Article 31

1. Au paragraphe 1er, il convient que le projet précise ce qu'il y a lieu d'entendre par "vols locaux" et "vols sur campagne".

2. En ce qui concerne le paragraphe 2, la seconde phrase du 2°, relative à l'autorisation écrite du représentant légal du mineur, doit figurer dans le 1°.

Une observation similaire doit être formulée pour l'article 32, § 2, 1°.

Article 32

Au paragraphe 1er, il y a lieu d'écrire :

"L'autorisation de pilotage d'un aéronef ultra-léger motorisé autorise son titulaire à ...".

Article 42

La section de législation n'aperçoit pas l'utilité de l'alinéa 2.

Article 43

1. Les personnes chargées de faire subir les épreuves pour l'obtention des autorisations de pilotage ne peuvent être que des volontaires. Dès lors, il convient que le projet détermine les modalités selon lesquelles les candidatures doivent être portées à la connaissance de l'autorité.

2. L'alinéa 2 doit être rédigé comme suit :

"Ne peut être désignée en tant qu'examinateur, la personne qui (...).".

Article 45

Il convient de viser également le cohabitant légal.

Article 48

Il y a lieu d'écrire : "(...) et son numéro d'enregistrement.".

Article 51

Au paragraphe 3, alinéa 2, il convient de préciser les motifs qui peuvent justifier le retrait de la désignation du commandant d'aérodrome ou du commandant suppléant. Il est renvoyé en outre aux observations générales 2 et 3.

Article 54

Alors que l'arrêté en projet a pour objet de régler la circulation aérienne des aéronefs ultra-légers motorisés, l'article 54 vise l'objet même de l'activité envisagée au moyen de ces aéronefs. Il apporte ainsi une limitation à la liberté de commerce et d'industrie, qui ne serait admissible que si elle était dûment motivée par des objectifs d'intérêt général dans le respect du principe de proportionnalité.

Le texte en projet ne semble pas satisfaire à ces conditions.

Article 55

Il semble contradictoire de mentionner, à l'alinéa 2, que les titulaires d'une autorisation de travail aérien ou de baptême de l'air peuvent obtenir une nouvelle autorisation de travail aérien, moyennant la réunion des conditions fixées par le présent arrêté, alors que l'article 59 dispose que :

> "Les mentions «baptêmes de l'air» et «travail aérien» inscrites avant l'entrée en vigueur du présent arrêté sur les autorisations de pilotage d'un aéronef ultra-léger motorisé ne sont pas inscrites sur ces autorisations lors de leur renouvellement.".

Article 56

L'arrêté royal du 24 septembre 1997 fixant les redevances auxquelles est soumise l'utilisation de certains services publics intéressant la navigation aérienne a été remplacé par l'arrêté royal du 14 février 2001 fixant les redevances auxquelles est soumise l'utilisation de services publics intéressant la navigation aérienne.

Le projet doit être adapté en conséquence.

Article 57

L'article 54 de l'arrêté du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra-légers motorisés disposait déjà que :

> "Les détenteurs du certificat d'immatriculation et de l'autorisation restreinte de circulation aérienne d'un aéronef ultra-léger motorisé immatriculés à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté doivent procéder à l'échange de ces documents contre un certificat d'enregistrement et une nouvelle autorisation restreinte, au plus tard trois mois après la date précitée.".

Selon le fonctionnaire délégué, il s'agit de donner une dernière occasion à ceux qui n'ont pas respecté le prescrit de l'article 54 de l'arrêté royal du 25 mai 1999,

précité, de régulariser leur situation. Il convient de le faire apparaître plus clairement dans le texte du projet.

Par ailleurs, selon le fonctionnaire délégué, l'article sera complété par une phrase précisant que, passé le délai de trois mois, le certificat d'immatriculation et l'autorisation restreinte de circulation aérienne ne seront plus valables.

Article 58

Selon le fonctionnaire délégué, cette disposition, qui avait été introduite en vue de l'annulation éventuelle de l'arrêté royal du 25 mai 1999, précité, par la section d'administration du Conseil d'Etat, peut être supprimée.

Disposition transitoire

Afin d'éviter toute ambiguïté, une disposition transitoire pourrait prévoir que les certificats d'enregistrement, les autorisations de type, les autorisations restreintes de circulation aérienne et les laissez-passer délivrés en application de l'arrêté du 25 mai 1999, précité, restent valables et que les autorisations de pilotage et d'entraînement et les qualifications de moniteur délivrées ou renouvelées en application de l'arrêté du 25 mai 1999, précité, restent valables jusqu'à leur échéance.

Article 60

L'article 32, alinéa 1er, de la loi du 27 juin 1937, précitée, dispose que :

"Dans le cas où elles ne seraient pas punies d'une peine spéciale par la présente loi, les infractions aux dispositions des arrêtés royaux pris en exécution de cette loi seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement.".

Les "peines spéciales" sont celles prévues par les articles 11 à 34 de la même loi, par exemple celle qui sanctionne "tout commandant qui aura entrepris un vol sans avoir à bord les documents prescrits par les règlements" (article 11, 1°).

Il n'appartient pas à un arrêté de répéter le contenu d'une disposition légale.

Observations finales d'ordre linguistique

Le texte néerlandais de plusieurs dispositions du projet devrait être rédigé du point de vue de la correction de la langue et de la terminologie. C'est sous réserve des observations de fond précédentes et à titre d'exemple que sont faites à ce propos quelques observations.

A l'article 4, § 2, le projet rend l'expression française "autorisation, autorisés" par "toestemming", tandis que cette même notion est rendue au paragraphe 3, 3°, respectivement par "gemachtigd zijn" et "mogen". A l'article 20, paragraphes 1er et 2, les expressions "autorisation restreinte de circulation aérienne" et "autorisation provisoire de vol" ont respectivement été traduites par "beperkte toelating tot het luchtverkeer" et "voorlopige toelating tot het luchtverkeer". Au même paragraphe 1er, l'expression française "admission à la circulation" a été rendue en néerlandais par "toelating tot het luchtverkeer" ...

A l'article 55, l'expression "autorisation de travail et/ou de baptêmes de l'air" a été rendue par "machtiging tot luchtarbeid en/of luchtdopen".

A l'article 9, l'expression française "titulaire du certificat" a été rendue en néerlandais par l'expression correcte "houder van het bewijs".

Certains articles (notamment l'article 32, § 1er) utilisent comme pendant du français "moniteur" en néerlandais également "moniteur", tandis que les dictionnaires

explicatifs néerlandais donnent comme équivalent du terme "moniteur" le terme "staatsblad".

Le projet (article 51, § 3, alinéas 1er et 3) rend l'expression "commandant d'aérodrome" par "luchthaventerreinoverste". Dans l'arrêté royal du 25 mai 1999 c'est "luchthaventerreinoverste" qui correspond à "commandant d'aérodrome", tandis que les arrêtés royaux du 20 janvier 1998, 9 septembre 1995 et 17 janvier 1977 utilisent le terme "luchthavenmeester".

Il est proposé d'utiliser le terme "toestemming" comme pendant du français "autorisation", chaque fois que cela est possible.

En outre, l'ensemble du texte néerlandais du projet devrait être revu, étant entendu que des termes comme "titularis", "moniteur", "mits voorlegging van", "hernieuwen", "aanduiden", "schikkingen", "inrichting", "op vraag van", "publiciteit" ... devraient être remplacés par un équivalent qui soit correct dans le contexte donné.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1. Ter wille van de duidelijkheid zou het beter zijn het ontwerp, dat tweeënzestig artikelen bevat, in te delen in hoofdstukken, waarbij te verregaande onderverdelingen voorkomen moeten worden en erover gewaakt moet worden dat de bepalingen elkaar logisch opvolgen [(1)].

Aan de steller van het ontwerp wordt voorgesteld de volgende structuur aan te nemen :

Hoofdstuk I - Definities en algemene bepalingen (artikelen 1 en 2)

Voorgesteld wordt in dit eerste hoofdstuk artikel 29 van het ontwerp op te nemen.

Hoofdstuk II - Registratie (artikelen 3 tot 19)

Hoofdstuk III - Luchtwaardigheid (artikelen 20 tot 28)

Hoofdstuk IV - Besturing (artikelen 30 tot 49)

Hoofdstuk V - Landingsterreinen (artikelen 50 en 51)

Hoofdstuk VI - Evoluties (artikelen 52 en 53)

Hoofdstuk VII - Commerciële exploitatie (artikelen 54 en 55)

---

(1) Artikel 10 bijvoorbeeld, dat betrekking heeft op de afgifte van het registratiebewijs, zou beter vóór het huidige artikel 9 komen, dat gaat over latere wijzigingen van de registratievoorwaarden.

Hoofdstuk VIII - Diverse bepalingen, opheffings- en overgangsbepalingen (artikelen 56 tot 62)

2. Sommige bepalingen van het ontwerp delegeren aan de minister bevoegd voor het Bestuur van de Luchtvaart, zijn gemachtigde of de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, bepaalde facetten van de regelgevende bevoegdheid die aan de Koning is toevertrouwd bij de artikelen 2 en 5 van de wet van 27 juni 1937, die de bijzondere voorwaarden bepalen waarop ultralichte motorluchtvaartuigen tot het luchtverkeer worden toegelaten. Weer andere bepalingen vertrouwen bevoegdheid om individuele beslissingen te nemen toe aan diezelfde overheden.

De Grondwet draagt weliswaar, inzonderheid bij de artikelen 37, 105 en 108 ervan, alleen aan de Koning uitdrukkelijk regelgevende bevoegdheid op, maar overdracht van die bevoegdheid aan een minister is aanvaardbaar, onder meer wegens de politieke verantwoording die deze verschuldigd is aan de Kamer van volksvertegenwoordigers, voorzover ze niet slaat op het wezen zelf van de bevoegdheid verleend of opgedragen aan de Koning en ze betrekking heeft op bijkomstige of detailkwesties of nog op maatregelen tot uitvoering van beginselen die door de Koning zijn vastgelegd. Daarmee wordt geen afbreuk gedaan aan het beginsel van de eenheid van de regelgevende bevoegdheid, dat een facet is van de uniciteit van de uitvoerende macht zelf.

De bevoegdheden die bij het ontwerp aan de minister worden overgedragen, beantwoorden aan die voorwaarden en zijn bijgevolg in casu aanvaardbaar.

De ambtenaren van het bestuur zijn geen politieke verantwoording verschuldigd voor hun daden aan de volksvertegenwoordigers van de Natie en het hun verlenen van regelgevende bevoegdheden doet afbreuk aan de uniciteit van de regelgevende bevoegdheid. Subdelegatie aan die overheden is in principe dan ook onaanvaardbaar. Gezien evenwel het hiërarchische gezag dat de minister uitoefent over zijn bestuurslichamen, kan zulk een verlening alleen bij uitzondering worden toegestaan als ze betrekking heeft op het vaststellen van maatregelen van louter bestuur of van in

hoofdzaak technische maatregelen; het moet gaan om maatregelen die, willen ze genomen kunnen worden, geen politieke beoordeling vergen van de keuzes die daarbij worden gemaakt en waarbij beginselen die van tevoren in hogere regelingen zijn vastgelegd, ten uitvoer worden gelegd.

Gelet op die beginselen vermag, onder voorbehoud van nadere technische uitleg waarover de Raad van State niet beschikt worden bewilligd in de verleningen van bevoegdheden die aan de gemachtigde van de minister worden gedaan bij de artikelen 16 (het bepalen van de groep van drie cijfers of van de combinatie van drie letters en cijfers van het registratiekenmerk), 17 (de plaats, afmetingen en tekens van het registratiekenmerk), 21, § 3 (voorzover het slaat op de inhoud van het technisch dossier en de vorm van het gelijkvormigheidsattest), 44 (de "inrichting" van de examens) en 49 (de aanwijzing van de beambten die het onderhoudsboekje en de boordpapieren in ontvangst moeten nemen) van het ontwerp; ze zijn buitensporig in de artikelen 21, § 3 (voorzover de gemachtigde van de minister daarbij belast wordt met het vaststellen van de procedures), 29, tweede lid (de vorm van de bescheiden die zich aan boord van luchtvaartuigen moeten bevinden), en 51, § 1, 6° (het markeren van de landingsbaan), § 3, tweede lid, (de voorwaarden voor de uitoefening van de functie van luchtvaartterreinoverste of van plaatsvervangend luchtvaartterreinoverste) en § 5 (de nadere regels voor het bijhouden van een vluchtregister).

Voor het verlenen van bevoegdheid om individuele beslissingen te nemen aan ambtenaren van het bestuur gelden dezelfde regels als die welke hierboven zijn gememoreerd. Aangezien de aldus verleende bevoegdheden evenwel uit de aard der zaak minder omvangrijk zijn dan die welke onder de regelgevende bevoegdheid vallen, kan het verlenen daarvan aan een ondergeschikte ambtenaar gemakkelijker worden aanvaard. Om de beginselen van de eenheid van de uitvoerende macht veilig te stellen alsook die welke voortvloeien uit de politieke verantwoording die de ministers verschuldigd zijn aan de Kamer van volksvertegenwoordigers, dient in de regel aan de minister, bij wie in voorkomend geval een beroep is ingesteld, de mogelijkheid te worden geboden de handelingen van zijn ondergeschikten te herzien.

Ten aanzien van de hierboven gememoreerde beginselen zijn, behalve in zoverre ze niet voorzien in zulk een herzieningsbevoegdheid voor de minister, de artikelen 4 en 8 (de registratie van luchtvaartuigen), 11 (de vervanging van het registratiebewijs), 20, § 3 (de uitreiking van de beperkte en de voorlopige toelating tot het luchtverkeer), 47, eerste lid (de uitreiking van toelatingen tot oefenen of tot besturen, en van bevoegdverklaringen) aanvaardbaar, voorzover daarbij een bevoegdheid om individuele beslissingen te nemen wordt verleend aan door de minister gemachtigde ambtenaren.

De artikelen 14 (het doorhalen van de registratie), 28 (het intrekken van de beperkte toelating tot het luchtverkeer en van de typetoelating) en 47, tweede lid, (de intrekking van toelatingen tot oefenen of tot besturen, en van bevoegdverklaringen) zijn daarentegen in hun huidige vorm niet aanvaardbaar, aangezien daarmee aan die ambtenaren strafbevoegdheid kan worden verleend. Het ontworpen besluit zou in voorkomend geval aan de gemachtigde ambtenaar beslissingsbevoegdheid voor dringende gevallen kunnen verlenen, onder voorbehoud van een snelle procedure van bekrachtiging door de minister.

Wat artikel 51, § 3 betreft, waarbij de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart gemachtigd wordt de luchthaventerreinoverste en diens plaatsvervanger "aan te wijzen", is die bevoegdheidsopdracht, die eigenlijk alleen betrekking heeft op de erkenning van een functie die door de exploitant is verleend, aanvaardbaar. Daarentegen is die bevoegdheidsoverdracht, voorzover in het derde lid van dezelfde bepaling hij betrekking heeft op het intrekken van de aanwijzing en zelfs subdelegatie door de directeur-generaal toestaat, ongerekend de hierboven uiteengezette redenen en onder hetzelfde voorbehoud, te verregaand.

Het ontwerp moet worden aangepast in het licht van de bovenstaande opmerkingen.

3. Wanneer een overheid een sanctie vermag op te leggen die de belangen van een burger ernstig schaadt, moet laatstgenoemde verzocht worden zijn standpunt te doen gelden voordat de eindbeslissing wordt genomen. In voorkomend geval mogen in dringende omstandigheden voordat de betrokkene wordt gehoord, veiligheidsmaatregelen worden genomen, maar dan wel op voorwaarde dat de zaak later wederom wordt onderzocht met inachtneming van het vormvereiste.

De sancties waarin de genoemde artikelen 14, 28, 47, tweede lid, en 51, § 3, voorzien, moeten door een soortgelijke procedure worden voorafgegaan; het ontwerp moet wat dat betreft worden aangevuld.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Dispositief

Artikel 1

Wat de definitie van ultralicht motorvliegtuig betreft,

- dienen de woorden "vliegtuig of amfibieluchtvaartuig" vervangen te worden door de woorden "landvliegtuig of amfibievliegtuig";

- schrijve men, op basis van het voorstel gedaan door de gemachtigde ambtenaar :

"(...) en waarvan de hoogste toegestane opstijgingsmassa niet groter is dan :

1° voor landvliegtuigen : 300 kg voor eenpersoonsvliegtuigen en 450 kg voor tweepersoonsvliegtuigen;

2° voor amfibievliegtuigen of vliegtuigen gemonteerd op vlotters : 300 kg voor eenpersoonsvliegtuigen en 495 kg voor tweepersoonsvliegtuigen.

Vliegtuigen gemonteerd op vlotters moeten, wanneer ze zowel als landvliegtuigen als op vlotters kunnen functioneren, onder de grenzen van de hoogste toegestane opstijgingsmassa's blijven, bepaald in de bovenstaande onderdelen 1° en 2° naargelang ze als landvliegtuigen functioneren of op vlotters.

Hefschroefvliegtuigen en luchtvaartuigen van het "foot-launched"-type vallen niet onder deze definitie.".

Artikel 2

1. Dit artikel bepaalt het volgende :

"De artikelen 2 tot 42 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart zijn niet van toepassing op de ultralichte motorluchtvaartuigen indien de bij dit besluit vastgestelde voorwaarden vervuld zijn.".

Er behoort duidelijker te worden aangegeven wat de steller van het ontwerp verstaat onder "bij dit besluit vastgestelde voorwaarden". Verondersteld wordt dat de steller van het ontwerp heeft willen aangeven dat indien een luchtvaartuig beantwoordt aan de definitie en de technische kenmerken van een ultralicht motorluchtvaartuig, alleen het ontworpen besluit hierop van toepassing is en niet het genoemde besluit van 15 maart 1954. Indien het luchtvaartuig daarentegen niet beantwoordt aan de definitie van ultralicht motorluchtvaartuig of indien het wijzigingen heeft ondergaan waardoor de aard ervan gewijzigd is, is het genoemde besluit van 15 maart 1954 erop van toepassing.

Artikel 4

1. Het is de afdeling wetgeving niet duidelijk wat het verschil is tussen de toestemming tot registratie en de registratie zelf; het zou dan ook beter zijn in de paragrafen 2 en 3 het volgende te schrijven :

"Door de minister (...) of zijn gemachtigde kunnen worden geregistreerd (...).".

2. Om de categorieën zoals die blijken uit de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen beter weer te geven, schrijve men in paragraaf 3, 3° :

"(...) toegelaten of gemachtigd om in het rijk te verblijven of er zich te vestigen (...);".

Artikel 8

.../...

1. De voorwaarden die vervuld moeten worden voordat een ultralicht motorluchtvaartuig geregistreerd kan worden, moeten uitdrukkelijk worden vermeld. Zulks staat los van het overleggen van de stukken waaruit blijkt dat die voorwaarden in acht zijn genomen.

2. In paragraaf 2, 1°, staat "het merk en het model van het ultralicht motorluchtvaartuig, zoals goedgekeurd door de technische directie van het Bestuur van de Luchtvaart (...)".

Volgens de gemachtigde ambtenaar verwijst het begrip "goedgekeurd" eigenlijk naar het begrip "typetoelating", waarvan sprake in artikel 21. Hij stelt derhalve voor te schrijven :

"1° het merk en het model van het ultralicht motorluchtvaartuig, zoals vermeld in de typetoestemming genoemd in artikel 21, alsook het bouwjaar en het serienummer.".

3. Wat paragraaf 2, 3°, betreft is het de afdeling wetgeving niet duidelijk waarom het "beroep" wordt vermeld. Die vermelding behoort bijgevolg te worden geschrapt.

In de Franse versie dient bovendien het volgende te worden geschreven :

"(...) et porte également, pour chacune de ces personnes, les données énumérées ci-dessus.".

4. Paragraaf 3, 4°, a) bepaalt dat bij de registratieaanvraag "een door de Belgische douane-administratie afgegeven attest "moet worden gevoegd" waaruit blijkt dat er vanuit douane- en/of fiscaal oogpunt geen bezwaar bestaat tegen de inschrijving van het luchtvaartuig".

Het is de Raad van State niet duidelijk hoe deze bepaling te wettigen valt ten aanzien van luchtvaartuigen afkomstig uit een lidstaat van de Europese Unie of uit een staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte. Voor zulke luchtvaartuigen bestaan immers geen douanerechten meer. Wat de belastingwetgeving betreft, dient wanneer de steller van het ontwerp van de naleving van de buitenlandse belastingwetgeving een voorwaarde voor inschrijving wil maken, hij zich te baseren op de stukken die door de buitenlandse belastingadministraties zouden worden opgemaakt [(2)].

Artikel 10

Er behoort vermeld te worden aan wie het bewijs wordt verstrekt, inzonderheid wanneer verscheidene personen rechten hebben op het luchtvaartuig.

Artikel 12

1. In de inleidende zin schrijve men niet "het bewijs", maar "de registratie"; hij zou als volgt kunnen worden gesteld :

"De registratie eindigt :".

2. Er dient duidelijker te worden omschreven wat in het ontwerp bedoeld wordt met "de rechten van de houder van het bewijs". Verondersteld wordt dat het gaat om de rechten op het luchtvaartuig (eigendomsrechten of rechten van vruchtgebruik). Dat betekent dat de registratie van een luchtvaartuig geldt voor de persoon en niet voor de zaak.

---

(2) Zie in die zin opmerking 2 van het omstandige advies van de Europese Commissie.

Artikel 14

1. Het is de Raad van State niet duidelijk waarom geen sprake is van registraties verricht op grond van artikel 4, § 3.

2. Er is geen reden om te bepalen dat de beslissing gemotiveerd moet worden. Die verplichting vloeit immers reeds voort uit de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen.

Artikel 19

In dit artikel wordt onder meer opgelegd dat het "merk" vermeld wordt op de romp van het luchtvaartuig. Volgens de gemachtigde ambtenaar gaat het niet om het registratiemerk, maar om het merk van het toestel. Zoals voorgesteld door de gemachtigde ambtenaar schrijve men :

"(...) waarop het merk bedoeld in artikel 8, § 2, 1°, het model en het serienummer gegraveerd zijn.".

Artikelen 20, 21 en 22

1. De artikelen 20 en 21 zijn te vaag. In een verslag van 21 september 2001 gericht aan de Europese Commissie beschrijft de steller van het ontwerp veel duidelijker dan in de ontworpen tekst het geval is de regels inzake toelating tot het luchtverkeer. Uit dat verslag en uit de uitleg verstrekt door de gemachtigde ambtenaar blijkt dat een ultralicht motorluchtvaartuig, om toegelaten te worden tot het luchtverkeer, inzonderheid luchtwaardig moet zijn, dat wil zeggen overeen moet stemmen met een model van toestel waarvoor een typetoelating is verstrekt.

Zoals reeds is opgemerkt in algemene opmerking 1, behoren alle regels betreffende de typetoelating samengebracht te worden. Er behoort onder meer te worden aangegeven onder welke voorwaarden die toelating wordt afgegeven en ingetrokken, wie die toelating kan aanvragen en welke regels van toepassing zijn op de erkenning van de voorwaarden, controles en attesten die gelden in een ander land van de Europese Unie of in een land dat partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte. In het ontwerp staan een aantal regels betreffende de typetoelating in de artikelen 21, §§ 1 en 3 (gedeeltelijk), 27 en 28, tweede lid.

Uit het ontwerp blijkt niet of de voorwaarden voor het verkrijgen van een typetoelating door de minister worden vastgesteld in het technisch dossier bedoeld in artikel 21, § 3, bepaalt [3], dan wel of die voorwaarden geheel of gedeeltelijk samenvallen met de technische voorwaarden die in de artikelen 22 tot 26 [4] van het ontwerp staan. Het ontwerp dient dan ook duidelijker te worden gesteld.

2. Ook de bepalingen betreffende de luchtwaardigheid, die in de artikelen 20, §§ 1 en 3, 21, § 2 en 21, § 3 (gedeeltelijk) staan, moeten worden samengebracht.

3. Volgens de gemachtigde ambtenaar wordt met een beperkte toelating tot het luchtverkeer (autorisation restreinte de circulation aérienne) de luchtwaardigheid vastgesteld, en niet de toelating tot het luchtverkeer (admission à la circulation aérienne), wat pas "geschiedt nadat het luchtvaartuig erkend is als "luchtwaardig", geregistreerd is, voorzien is van alle vereiste bescheiden, de piloot ervan de nodige vergunningen heeft,

---

(3) De minister machtigen om de inhoud van het technisch dossier vast stellen, komt er in beginsel louter op neer dat hem de bevoegdheid wordt verleend om te bepalen welke stukken zich in dat dossier moeten bevinden.

(4) Sommige van die voorwaarden, die betrekking hebben op het onderhoud van het ultralichte motorluchtvaartuig, kunnen niet gelden voor de typetoelating die per definitie afgegeven wordt voordat het luchtvaartuig op grote schaal wordt gebruikt.

.../...

enz. De toelating tot het luchtverkeer (admission à la circulation aérienne) is dus een afzonderlijke kwestie die, zoals gesteld in algemene opmerking 1, in een ander hoofdstuk thuishoort. Het ontwerp dient dienovereenkomstig te worden aangepast.

4. In artikel 20, § 2, staat "een voorlopige toelating tot het luchtverkeer, luchtvaartpas genoemd". In het ontwerp dient gepreciseerd te worden wat die voorlopige toelating tot het luchtverkeer inhoudt en onder welke voorwaarden die verkregen kan worden.

Artikel 23

Strikt genomen houdt de ontworpen tekst in dat de "originele onderdelen" niet vervangen zouden mogen worden.

Bovendien mag de bepaling er niet toe leiden dat aan de fabrikant een monopolie wordt toegekend op het gebied van de vervaardiging of distributie van bepaalde onderdelen van het toestel.

De bepaling moet in het licht van deze opmerking worden herzien.

Artikel 24

Volgens de gemachtigde ambtenaar heeft onderdeel 6° betrekking op alle instrumenten waarvan de fabrikant stelt dat ze verplicht zijn voor het gebruik van het type toestel". Die formulering moet in het ontwerp worden overgenomen. Anders kan niet op basis van onderdeel 6° nauwkeurig worden opgemaakt welke uitrusting minimaal aan

boord van het luchtvaartuig geïnstalleerd moet worden, wat onaanvaardbaar is, te meer daar het niet in acht nemen van de bepalingen van het besluit strafrechtelijk bestraft wordt.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 25, 4°.

Artikel 27

Men schrijve :

"(...) dat wettig is gebouwd of in de handel is gebracht in een andere lidstaat van de Europese Unie of in een staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (...).".

2. In onderdeel 2° moet worden verduidelijkt van wie de erkende instellingen onafhankelijk moeten zijn. Moet tevens niet worden verwezen naar testcertificaten die niet door erkende instellingen, maar door publieke overheden zijn afgegeven ?

Artikel 30

Als dit de bedoeling van de steller van het ontwerp is, zou het duidelijker zijn het eerste lid als volgt te stellen :

"Niemand mag met een ultralicht motorluchtvaartuig oefenen als hij geen houder is van een toestemming tot oefenen. Niemand mag een ultralicht motorluchtvaartuig besturen als hij geen houder is van een toestemming tot besturen waarin melding wordt gemaakt van de vereiste bevoegdverklaring voor de groep waartoe dat luchtvaartuig behoort."

De artikelen 34 en 35 moeten worden samengevoegd tot een artikel, dat als volgt moet worden gesteld :

"De groepen ultralichte motorluchtvaartuigen bedoeld in artikel 30 zijn de volgende : ..."

Artikel 31

1. Wat paragraaf 1 betreft, moet in het ontwerp worden verduidelijkt wat onder "lokale vluchten" en "overlandvluchten" moet worden verstaan.

2. Wat paragraaf 2 betreft, moet de tweede zin van onderdeel 2°, die betrekking heeft op de schriftelijke toestemming van de wettelijke vertegenwoordiger van de minderjarige, in onderdeel 1° staan.

Een soortgelijke opmerking geldt voor artikel 32, § 2, 1°.

Artikel 32

In paragraaf 1 schrijve men :

"De toestemming tot het besturen van een ultralicht motorluchtvaartuig verleent de houder ervan toestemming tot : (...).".

Artikel 42

Het is de afdeling wetgeving niet duidelijk wat het nut is van het tweede lid.

Artikel 43

1. De personen die belast worden met het afnemen van de examens voor het verkrijgen van een toestemming tot besturen, kunnen alleen vrijwilligers zijn. Bijgevolg moet in het ontwerp worden bepaald hoe de kandidaturen ter kennis moeten worden gebracht van de overheid.

2. Het tweede lid behoort als volgt te worden gesteld :

"Als examinator mag niemand worden aangewezen die ... strafrechtelijke ... luchtvaartwetgeving of -regelgeving.".

Artikel 45

Er dient ook te worden verwezen naar de wettelijk samenwonende.

Artikel 48

Men schrijve : "De bestuurder ... in zijn vliegboek in ... en zijn registratienummer ... landen.".

Artikel 51

In paragraaf 3, tweede lid, moet worden gepreciseerd om welke redenen de aanstelling van de "luchtvaartterreinoverste" of de "plaatsvervangend luchtvaartterreinoverste" kan worden ingetrokken. Voorts wordt verwezen naar de algemene opmerkingen 2 en 3.

Artikel 54

Terwijl het ontworpen besluit tot doel heeft het luchtvaartverkeer van ultralichte motorluchtvaartuigen te regelen, heeft artikel 54 betrekking op de soort van activiteit die met die luchtvaartuigen wordt gepland. Zo beperkt het de vrijheid van handel en nijverheid, wat alleen aanvaardbaar zou zijn mocht die beperking behoorlijk gemotiveerd zijn met doelstellingen van algemeen belang en het evenredigheidsbeginsel nageleefd worden.

De ontworpen bepaling lijkt niet aan die voorwaarden te voldoen.

Artikel 55

Het lijkt onlogisch in het tweede lid te vermelden dat houders van een "machtiging" tot luchtarbeid of tot het doen van luchtdopen een nieuwe "machtiging" tot

luchtarbeid kunnen krijgen, op voorwaarde dat ze aan alle in het onderhavige besluit gestelde voorwaarden voldoen, terwijl artikel 59 bepaalt :

> "De vermeldingen «luchtdopen» en «luchtarbeid» ingeschreven op de toelatingen tot het besturen van een ultralicht motorluchtvaartuig vóór de inwerkingtreding van dit besluit worden op deze toelatingen niet meer ingeschreven bij hun hernieuwing.".

Artikel 56

Het koninklijk besluit van 24 september 1997 tot vaststelling van de vergoedingen waaraan het gebruik van openbare diensten betreffende de luchtvaart is onderworpen, is vervangen bij het koninklijk besluit van 14 februari 2001 tot vaststelling van de vergoedingen waaraan het gebruik van openbare diensten betreffende de luchtvaart is onderworpen.

Het ontwerp moet dienovereenkomstig worden aangepast.

Artikel 57

Artikel 54 van het besluit van 25 mei 1999 tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ultralichte motorluchtvaartuigen bepaalde reeds :

> "De houders van een inschrijvingsbewijs en van een beperkte toelating tot het luchtverkeer van een ultralicht motorluchtvaartuig dat op datum van het in werking treden van dit besluit ingeschreven is in het Belgisch luchtvaartuigregister zullen ten laatste drie maanden na voornoemde datum deze documenten dienen te ruilen tegen het registratiebewijs en een nieuwe beperkte toelating.".

Volgens de gemachtigde ambtenaar is het de bedoeling degenen die zich niet hebben gehouden aan hetgeen bepaald is in dat voormelde artikel 54 van het

koninklijk besluit van 25 mei 1999, een laatste kans te geven om hun situatie te regulariseren. Dat moet in de tekst van het ontwerp worden verduidelijkt.

Volgens de gemachtigde ambtenaar zal het artikel daarenboven worden aangevuld met een zin waarin staat dat het inschrijvingsbewijs en de beperkte toelating tot het luchtverkeer na drie maanden vervallen.

Artikel 58

Volgens de gemachtigde ambtenaar mag deze bepaling vervallen. Ze was ingevoegd met het oog op de eventuele nietigverklaring van het genoemde koninklijk besluit van 25 mei 1999 door de afdeling administratie van de Raad van State.

Overgangsbepaling

Voor alle duidelijkheid zou in een overgangsbepaling kunnen worden bepaald dat registratiebewijzen, typetoelatingen, beperkte toelatingen tot het luchtverkeer en passen afgegeven met toepassing van het voornoemde koninklijk besluit van 25 mei 1999, geldig blijven en dat toelatingen tot het besturen, toelatingen tot het oefenen en bevoegdverklaringen als "moniteur", afgegeven of vernieuwd met toepassing van het voormelde besluit van 25 mei 1999, geldig blijven tot hun vervaldag.

Artikel 60

Artikel 32, eerste lid, van de genoemde wet van 27 juni 1937 bepaalt :

> "Ingeval voor de misdrijven tegen de bepalingen van de tenuitvoering van deze wet genomen koninklijke besluiten bij die wet geen bijzondere straf is voorzien, worden zij gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van zesentwintig frank tot duizend frank, of met een van die straffen alleen."

De "bijzondere straffen" zijn die welke worden genoemd in de artikelen 11 tot 34 van dezelfde wet, bijvoorbeeld die tot bestraffing van "elk gezagvoerder die een vlucht zal ondernomen hebben zonder de bij de reglementen voorgeschreven bescheiden aan boord te hebben" (artikel 11, 1°).

In een besluit mag de inhoud van een wetsbepaling niet worden herhaald.

Slotopmerkingen van taalkundige aard

De Nederlandse tekst van verschillende bepalingen van het ontwerp behoeft verbetering uit een oogpunt van correct taalgebruik en terminologie. Onder voorbehoud van de hiervoren gemaakte inhoudelijke opmerkingen en bij wijze van voorbeeld wordt in dat verband op een en ander gewezen.

.../...

In het ontwerp beantwoordt aan het Frans "autorisation, autorisés" in artikel 4, § 2, "toestemming", doch in § 3, 3°, respectievelijk "gemachtigd zijn" en "mogen". In artikel 20, §§ 1 en 2, zijn "autorisation restreinte de circulation aérienne" en "autorisation provisoire de vol" respectievelijk vertaald door "beperkte toelating tot het luchtverkeer" en "voorlopige toelating tot het luchtverkeer". In dezelfde paragraaf 1 komt met het Frans "admission à la circulation aérienne" in het Nederlands echter ook "toelating tot het luchtverkeer" overeen ...

In artikel 55 beantwoordt aan "autorisation de travail et/ou de baptêmes de l'air" dan weer "machtiging tot luchtarbeid en/of luchtdopen".

In artikel 9 beantwoordt aan het Frans "titulaire du certificat" in het Nederlands "titularis van het bewijs", terwijl in artikel 12, § 1, voor "titulaire du certificat" in het Nederlands het correcte "houder van het bewijs" wordt gebezigd.

In een aantal artikelen (onder meer in artikel 32, § 1) wordt als tegenhanger van het Frans "moniteur" in het Nederlands ook "moniteur" gebruikt, terwijl in de Nederlandstalige verklarende woordenboeken "moniteur" alleen uitgelegd wordt als "staatsblad" ...

In het ontwerp (artikel 51, § 3, eerste en derde lid) wordt "commandant d'aérodrome" weergegeven door "luchtvaartterreinoverste". In het koninklijk besluit van 25 mei 1999 beantwoordt aan "commandant d'aérodrome" "luchtvaartterreinoverste", ofschoon in de koninklijke besluiten van 20 januari 1998, 9 maart 1995 en 17 januari1977 de term "luchthavenmeester" wordt gebezigd.

Voorgesteld wordt om de term "toestemming" te bezigen als tegenhanger van het Frans "autorisation", telkens als zulks mogelijk is.

Voorts zou de gehele Nederlandse tekst van het ontwerp herzien moeten worden, met dien verstande dat woorden en wendingen als daar zijn: "titularis", "moniteur", "mits voorlegging van", "hernieuwen", "aanduiden", "schikkingen", "inrichting", "op vraag van", "publiciteit" ... vervangen zouden moeten worden door een equivalent dat in de gegeven context correct is.

La chambre était composée de

Madame Mevrouw	M.-L. WILLOT-THOMAS,	président de chambre, kamervoorzitter,
Messieurs de Heren	P. LIÉNARDY, P. VANDERNOOT,	conseillers d'Etat, staatsraden,
Madame Mevrouw	C. GIGOT,	greffier, griffier.

De kamer was samengesteld uit

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. Y. CHAUFFOUREAUX, référendaire adjoint.

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, adjunct-referendaris.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. LIÉNARDY.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. LIÉNARDY.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRÉSIDENT - DE VOORZITTER,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS